

UNA HISTORIA DEL CORTO MALTES

Islas y mares interiores de Francia



En el verano de 2025 nos propusimos una navegación por el Mediterráneo francés con nuestro Tonic 23 “Corto Maltés”, con el que ya hemos realizado otras largas navegaciones. La idea era llegar desde la bahía de Santander al Mediterráneo por el Canal de Midi y una vez allí saltar de isla en isla y, además, explorar los tres mares interiores navegables.

Por Alvaro González de Aledo Linos

En 2025 el viaje estival planeado con el pequeño Tonic 23 “Corto Maltés” sería de unas 2.000 millas en total (ida y vuelta) y, según las circunstancias, Ana, mi compañera, y yo iríamos deteniéndonos en una u otra isla, y recorriendo uno u otro mar interior, dejando para la vuelta las que hubiéramos pasado de largo a la ida. Por lo menos serían trece islas: Brescou, Pomègues, Ratonneau, If, Riou, Île Verte, Bendor, Embiez, Porquerolles, Port-Cros, Levant, Santa Margarita y San Honorato.

Los tres mares interiores navegables que tiene Francia en el Mediterráneo son el Étang de Leucate, de 13x5 km, con una isla dentro, la Isla de los Pájaros, y un islote arenoso, la Isla de la Rascasse; el Étang de Thau, de 17x4 km, lleno de cultivos de ostras, y el Étang de Berre, de 20x15 km, comunicado con Marsella por un túnel derrumbado. Como comparación, la bahía de Santander



Porquerolles.

FOTO DE JULIEN MAUCERI

tiene 7x3 km y el Mar Menor 20x9 km. Estos tres mares interiores son de poco calado (entre 1 y 7 metros), sólo accesibles con veleros pequeños o de orza abatible, y aprovecharíamos la pequeñez del Corto Maltés para explorarlos hasta los últimos rincones.

La subida por el Golfo de Vizcaya

Es siempre la etapa más difícil, remontando Las Landas. Una costa lineal, baja y arenosa, de más de 160 millas, donde la plataforma continental sube abruptamente y el océano pasa de más de 4.000 metros de fondo a 80 metros a pocas millas de la orilla, y allí las olas rompen y se desordenan creando uno de los mares más peligrosos del mundo cuando sopla duro del W. Sólo tiene dos puertos, Capbreton y Arcachon, con su acceso limitado por la marea y el mar de fondo. Por si fuera poco, la zona ha sido elegida



Bahía de Santander.

como campo de tiro por el ejército francés, y cuando lo usan está prohibida la navegación por las zonas marcadas. Hay que fijar los waypoints de la zona en el Navionics y andar espabilado para no transgredirla.

Decidimos subir Las Landas el 9 y 10 de junio. Fueron 152 millas en dos días y dos noches y, además, dando botes porque de día los vientos fueron del N (de cara) de fuerza 5, lo que nos obligó a interminables bordos de ceñida, recurriendo incluso al tormentín. Pero la parte buena fue cuando la oscuridad se colaba por los extremos del día, porque el componente térmico del viento desapareció y las noches fueron maravillosas. Un viento suave y sin olas que transportaba al Corto Maltés como llevado por los ángeles, con una luna llena que convertía al mar en un sendero de oro, y unos amaneceres de película.

Así que conseguimos llegar sanos y salvos a Royan, donde íbamos a desarbolar. Desde la entrada del estuario del Garona hasta Royan hay todavía 11 millas, que tienes que recorrer lidiando con la fuerte corriente del río (ese día era "solo" de 2,5 nudos) y entre un laberinto de balizas, muchas sin luz, que había que ir identificando una a una cuando estábamos cayéndonos de sueño. Y por si fuera poco nos dimos cuenta de que el calado de la entrada a Royan, que según mi guía Imray era de 1,70 m, en la cartografía electrónica era de sólo 0,1 m en bajamar, y la bajamar había sido sólo dos horas antes. El canal se había encenagado y podríamos varar. Tuvimos que entrar con la orza y el timón subidos y prácticamente frenando, por si tocábamos fondo.

En esa etapa se rompió uno de los refuerzos interiores del cadete de un obenque, y se arrancó el borde de la encimera de la cocina, de tanto golpearlos y agarrarnos a él al intentar cocinar algo en aquella coctelera. Lo reparamos en Royan.

Llegada a Burdeos

En Royan desarbolamos y seguimos por el Estuario de la Gironde a motor hasta Burdeos, donde finalizarían las etapas de mar para introducirnos en los canales. Conseguimos hacer las 56 millas que nos separaban en 10,5 horas, con el fueraborda de 6 CV. La etapa estuvo llena de inconvenientes e incertidumbres. Por una razón que se nos escapa, la inversión de la corriente de marea (para hacerse favorable) se demoró tres horas sobre lo previsto, y aunque en los mejores momentos nos permitió hacer hasta 9 nudos, estuvimos toda la tarde dudando si llegaríamos a Burdeos. La maniobra de atraque en el "pantalán de honor" (se llama así el

que se sitúa en pleno centro de Burdeos) la hicimos bajo un chubasco tan fuerte que entraba agua por la ventana de proa, por la rejilla del tambucho de popa, y aparecieron varias goteras. Es decepcionante que a mediados de junio y en pleno centro de una ciudad histórica, un pantalán de unos 300 metros donde cabrían 40 barcos, que sólo cuesta 22 €/día, estuviera vacío. Una tristeza por el desconocimiento de la navegación fluvial.

No hay nada fácil en la navegación y menos en la corriente poderosa de un río. En el Garona hay que llegar y marcharse del pantalán con la corriente por la proa, de manera que la maniobrabilidad sea la máxima. Pero luego, para la estancia en el pantalán, tienes que estar con la proa hacia la desembocadura. Es así porque cuando la marea sube se produce el encuentro de dos masas de agua, la salada del mar contra la dulce que baja por el río, y este encuentro produce unos remolinos y unas olas tremendos, que sacuden al barco. Por el contrario, al bajar la marea las dos fuerzas se suman en la misma dirección, y todo transcurre suavemente, sin olas ni remolinos, como una esclusa que se vacía. Entonces el barco recibe las dos corrientes por la popa y no se menea, y no pasa nada siempre que el timón esté bien amarrado a la vía.

La decepción del Canal de Midi

En Burdeos tomamos el Canal de Midi. Lo conocíamos de la vuelta a España en 2012, cuando era un pasillo de sombra, con árboles de 20 o 30 metros en ambas orillas. Por desgracia ya no es así. Una infección que trajeron los norteamericanos en las cajas de munición durante la Segunda Guerra Mundial ha contaminado a los enormes plátanos del canal, y han tenido que talarlos. Ahora es un páramo yermo expuesto al terrible sol del verano. En el exterior alcanzamos algunos días los 42°C o 43°C y en el interior del barco los 39,8°C. Y el teléfono donde llevamos la cartografía electrónica se paraba por sobrecalentamiento.

Aparte de reducir el calor, la sombra de los plátanos evitaba la evaporación del agua. Sin esa sombra este año había zonas del canal con 90 cm de profundidad, cuando su calado estándar es de 1,5 metros. Así pocos veleros pueden atravesarlo, y peligra su misma continuidad como vía navegable. De hecho, ese verano se estableció el paso de las esclusas en convoyes para gastar menos agua, reducir las horas de apertura, e incluso se planteó cerrar el canal. Por si fuera poco, los residuos humanos y agrícolas, junto al calor



El agua era una auténtica moqueta de algas de color verde, casi imposible de transitar.



Puerto deportivo y la iglesia de Notre Dame de Royan.

CC-BY-SA-3.0

y la falta de mantenimiento, están conduciendo a la eutrofización del canal ("sopa verde") que es la colmatación por algas. Pueden ocupar el 100% de la superficie en algunos tramos, haciendo imposible el evitarlas. Y os recuerdo que en los canales no hay servicio de salvamento ni de remolque. Lo que sufrimos en el último tramo, entre Narbona y Port-La-Nouvelle, donde el agua era una auténtica moqueta de algas de color verde, casi imposible de transitar, nos hizo decidir que volveríamos a Santander en remolque por carretera en un camión.



El mercante Lydia se varó en 1967 para un proyecto original de relanzamiento turístico del gobierno de De Gaulle. Ha sido restaurante, hotel, casino, sala de fiestas, etc., aunque ahora está cerrado.

El Étang de Leucate

Aunque nuestro viaje iba a ser hacia el Este, la primera etapa retrocedimos 13 millas hacia el SW para conocer el Étang de Leucate. Es como una laguna de color azul topacio donde se reflejan las cumbres nevadas de los Pirineos, con un calado entre 1 y 2 metros y dos islotes. Se dedica a la pesca y el marisqueo, y con esa profundidad no recibe muchos navegantes. Está separado del Mediterráneo por un estrecho cordón dunar, donde hay un mercante varado en el interior de la playa, el Lydia.

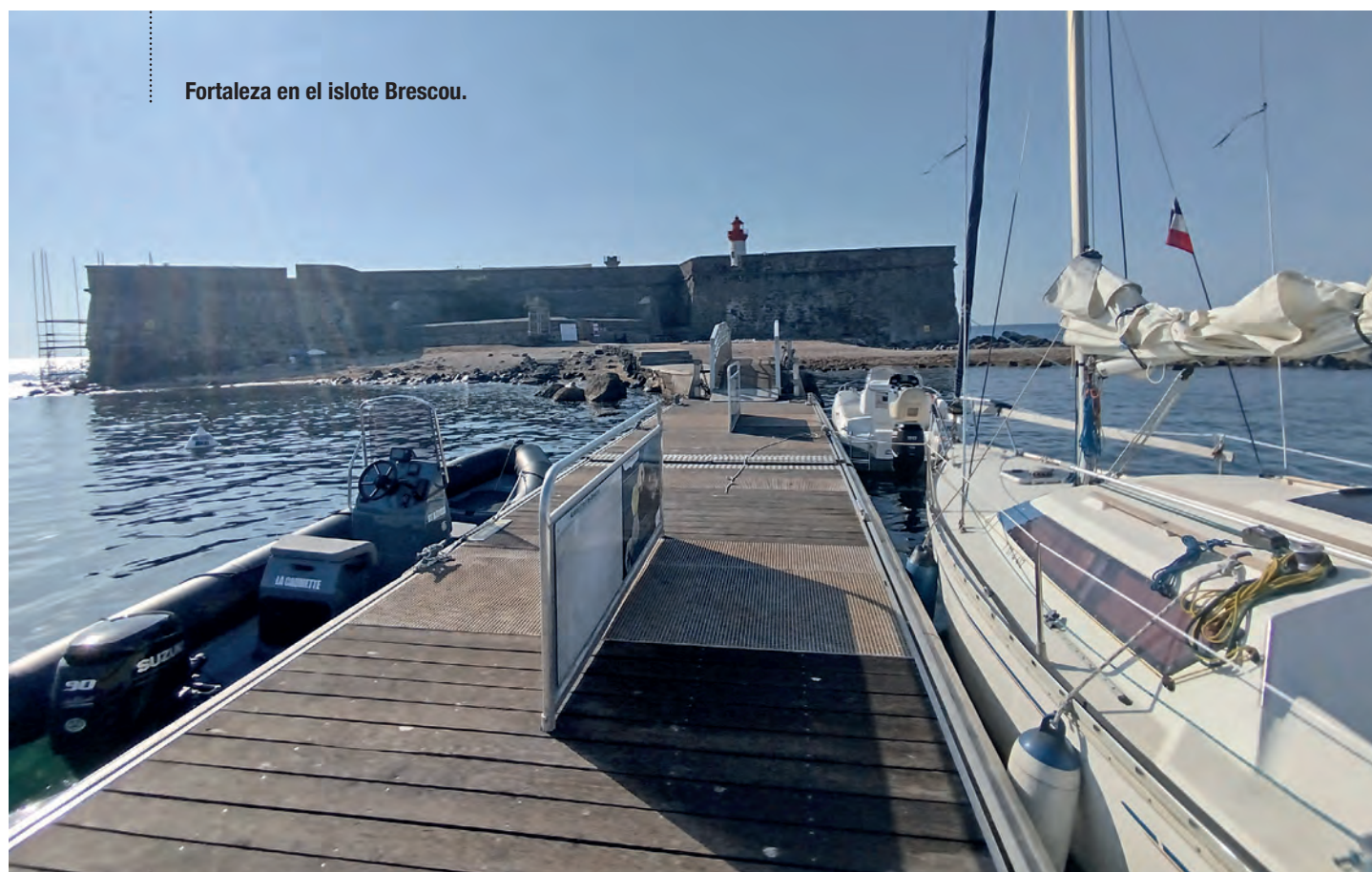
La entrada y la navegación por el Étang fueron un poco estresantes. Hay que pasar bajo un puente de carretera que en el Navionics no figura como puente sino como “muelle”. Por otras fuentes sabíamos que efectivamente es un puente y que mide 16 metros de vano (y el Corto Maltés tiene 10,5 metros hasta la perilla) pero todos los navegantes, incluso los de la marina de Leucate, decían que no se podía pasar con un velero. Conseguimos pasarlo a la mínima velocidad para evitar riesgos. Una vez dentro hicimos un recorrido más corto de lo previsto, porque empezamos a ver demasiado cerca las algas y las piedras del fondo, y también porque empezó a arreciar el viento, y yendo a vela y con la orza y el timón subidos derivábamos mucho hacia la orilla. Ya sabíamos que el Étang tiene zonas con un metro de calado y, aunque el Corto Maltés cala 70 cm con la orza subida, no es lo mismo leerlo en la guía que verlo de cerca e imaginarte una varada tan lejos de casa. El entorno del Étang es precioso y nada urbanizado.



Pasando bajo un puente en el Étang de Leucate.

Brescou, primer islote de la ruta

A continuación, seguimos nuestra ruta por las islas. La iniciamos en el islote Brescou, situado frente al Cabo de Agde y ocupado por un fuerte. Íbamos decididos a fondear en sus inmediaciones y desembarcar nadando, pero al rodearlo vimos que en su orilla NW había un pequeño embarcadero, como para cuatro barcos pequeños, con un metro de calado, y desembarcamos allí. El fuerte está casi en ruinas y una vez al año se usa para ejercicios de la legión francesa. La playa es de piedras y los fondos anodinos, a pesar del cartel que hay en el embarcadero prometiendo casi un paraíso natural.



Fortaleza en el islote Brescou.

La pequeña Venecia y el Étang de Berre

Después de algunas interrupciones por el Mistral llegamos a Martigues, al fondo del Golfo de Fos, donde desemboca el río Ródano. La entrada al golfo es fea e industrializada, cerca del aeropuerto de Marsella y huele a petróleo. Pero luego viene el Canal de Caronte, excavado en la época romana, que empieza justo tras el castillo de Bouc y conduce al Étang de Berre. Tiene dos puentes absolutamente franqueables para un velero (21 y 44 metros de vano) y por ese canal se llega a Martigues, llamada "la pequeña Venecia", con sólo tiee 3 canales.

En Martigues, un puente levadizo da acceso al Étang de Berre. Es el más grande de los mares interiores que queríamos conocer, con un perímetro de 75 km, una profundidad de 1 a 8 metros y 7 puertos deportivos. Entre 1927 y 1963 estaba comunicado con la ciudad de Marsella por el Canal de Rove, con más de 7 km de longitud, permitiendo el tránsito de barcos entre Marsella y el Ródano sin salir al Mediterráneo. Pero una parte se derrumbó y ya no se reabrió.

Nosotros navegamos 30 millas por el todo el Étang. Aunque la zona la SE es donde están las industrias y el aeropuerto de Marsella, el resto es precioso, con orillas sin urbanizar, algunos pueblecitos y varios puertos deportivos. Pasamos la mañana dando bordos con un viento escasísimo, y fondeamos en mitad del mar para la comida. Después se levantó un viento del SW que fue arreciando hasta fuerza 5, y que nos venía justo de cara para volver a Martigues, y nos hizo temer llegar tarde a la apertura del puente. Apurando los bordos nos acercamos mucho a la orilla, y nos metimos en una zona con medio metro de calado y rocas en el fondo. Salimos con un golpe de timón y por suerte sin tocar fondo, pero por pelos.



Martigues, llamada
"la pequeña Venecia".



Castillo-Fortaleza de If
en la Bahía de Marsella.

Las islas Frioul e If

De allí fuimos a las islas Frioul. Son un archipiélago de tres islas frente a Marsella. Las más grandes, Ratonneau y Pomègues, estaban separadas, pero las unieron por un dique artificial en 1824, para ampliar la capacidad de la isla como lazareto. Más adelante en el espacio cerrado que quedó entre ambas se construyó el puerto.

Antes de la entrada al puerto parece que hay un barco subido a las rocas, pero son las oficinas de los prácticos de la zona de Marsella-Fos. En el puerto amarran habitualmente unos 600 barcos, y está rodeado de construcciones de los años 70, viviendas de cuatro o cinco pisos en tonos pastel donde viven una centena de habitantes, y algunos comercios. En la isla no hay vehículos a motor. El muro para ampliar el puerto se hizo durante la epidemia de fiebre amarilla que asolaba España en 1820.

Durante muchos años estas islas fueron posiciones defensivas y por eso están sembradas de restos de fuertes militares, baterías, puestos de observación, etc. Tras la Segunda Guerra Mundial siguieron siendo terreno militar y su entrada prohibida, hasta que en 1975 el puerto militar se transformó en deportivo y se autorizó a crear un pequeño núcleo urbano, y en 1995 la isla entera se cedió a Marsella.



Curioso diseño de la estación de los prácticos del puerto de Marsella-Fos, situada en la isla de Ratonneau, en el archipiélago de Frioul.

La más pequeña del archipiélago es If, con un faro y un castillo que fue prisión ocupando toda su superficie. Es la isla donde Edmond Dantès, el protagonista de la novela El Conde de Montecristo de Alexandre Dumas, es encarcelado. No se puede ir en tu propio barco, o sea que tuvimos que ir en una navette.

Las Frioul nos encantaron, aunque están despobladas de vegetación porque es uno de los sitios más secos de Francia. Los escasos pinos tienen unas formas retorcidas e inclinadas, forzado su crecimiento por la fuerza del mistral. Para preservar su futuro, desde 2012 estas islas forman parte del Parque Nacional Les Calanques, que protege las preciosas calas al este de Marsella.



Tumba de Paul Ricard y su mujer, en la cima de un acantilado en la isla de Embiez.

Datos principales de la navegación

- **Barco:** Tonic 23 (eslora 6,9 m, manga 2,4m, calado 0,7-1,38 m). Fueraborda de 6 CV.
- **Tiempo empleado:** 82 días (2 de junio a 22 de agosto).
- **Millas navegadas:** 1.173.
- **Millas por ríos y canales:** 460.
- **Ríos navegados:** 5 (Garona, Aude, Hérault, Ródano y Pequeño Ródano).
- **Número de esclusas atravesadas:** 141.
- **Islas y mares interiores:** 10, de 13 islas previstas, y 3 mares (Étang de Leucate, el de Berre y el de Thau).
- **Pernotaciones en marinas:** 65 de 82 noches (79% de los días).
- **Coste de las marinas:** desde 10,58 € (Escatalens) a 41,10 € (Embiez) por noche, para un barco de seis metros. En 4 marinas, algún día no nos cobraron nada.
- **Coste por persona/mes:** 679 €, sin contar los extras de las vacaciones con Ana.
- **Consumo de gasolina:** 173 litros. Nos hemos ayudado con el motor, sólo o en combinación con las velas, el 14% del recorrido por mar. El 86% a pura vela, excluyendo por supuesto los trayectos por ríos y canales que se hacen obligatoriamente a motor.
- **Días inmovilizados por temporal:** 5 de 82 (6%) o 12/82 (14%) si incluimos la semana de mistral que nos iba a inmovilizar en Carry-Le-Rouet.
- **Operaciones de mantenimiento y bricolaje:** 15.

Las islas Porquerolles

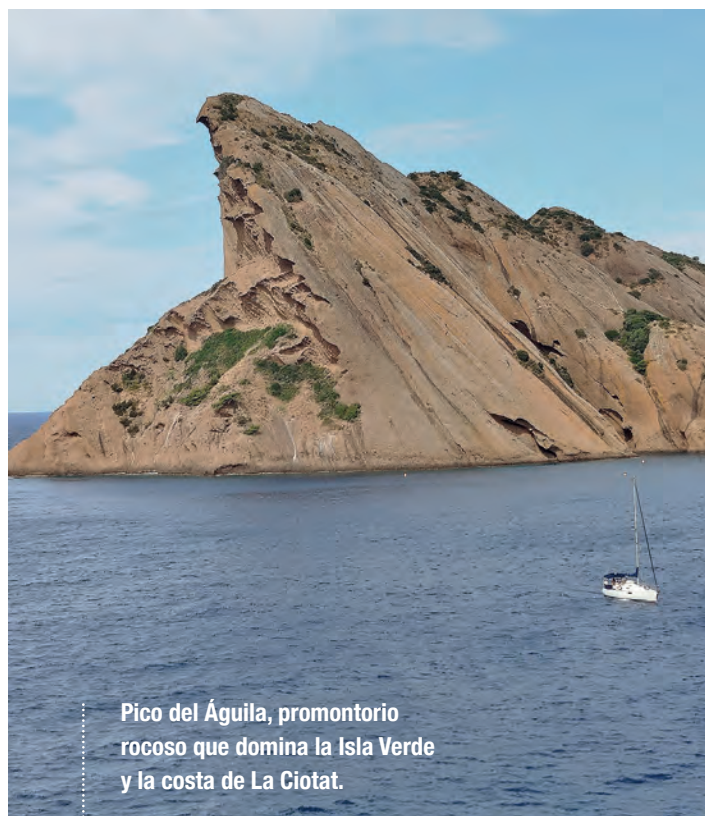
De allí saltamos al archipiélago de Porquerolles. Por el camino íbamos a parar en la Isla Verde, frente a La Ciotat. Cuando ya estábamos frente al desembarcadero pasó una Zodiac con dos guardias de la reserva marina, y nos dijeron que no se podía desembarcar por el riesgo de incendios, derivado de la sequía y la ola de calor. Así que seguimos hasta el archipiélago de las Hyères, que a menudo se nombra con el de la isla mayor, Porquerolles. Las otras son Bagaud (donde está prohibido desembarcar), Port-Cros y Levant. Los próximos días las recorreríamos y aquí ya daríamos media vuelta, porque no nos daba tiempo a llegar a las dos últimas, Santa Margarita y San Honorato, frente a Cannes.

Todas esas islas son rocosas y elevadas, y se distinguen bien desde la lejanía. Son reserva natural y en gran parte de su perímetro está limitada la navegación, la entrada de barcos de más de 35 metros o de motor, el fondeo, la pesca y en algunas hasta el baño. Para los dos días siguientes el pronóstico volvía a ser de vientos del W de fuerza 6 con rachas de 8, por lo que no podríamos navegar y nos quedamos a conocer bien Porquerolles. Lo primero que hay que saber es que el agua está racionada. Desde 2017 está prohibido lavar y baldear los barcos, y en los pantalanes sólo hay agua dos horas por la mañana y dos por la tarde, y también las duchas y los baños tenían un horario restringido. Y lo segundo, que no se coge bien internet y no hay wifi, o sea que estás muy incomunicado. Porquerolles tiene forma de media luna de 7,5 x 2 kilómetros, y

su punto más alto tiene 142 metros. Fue ocupada por diversos países y tiene restos celtas, griegos y romanos. En la Edad Media fue ocupada por monjes y ascetas. Los pillajes de los piratas fueron comunes entre los siglos XII y XVI, hasta que en 1579 el rey Enrique III de Francia la compró e instaló una guarnición. Durante el período napoleónico se reforzaron las construcciones defensivas para proteger Toulon de los ataques británicos. Más tarde fue comprada por una compañía que construyó una central eléctrica. En 1971 el Estado francés se encargó de su gestión y la incluyó en el Parque Nacional de Port-Cros.

En el sur de la isla vimos el faro de Porquerolles, la Cala del Indiano y la Garganta del Lobo. Y en la parte oeste, la Playa de Plata, la Playa del Langostero... unas playas muy pequeñas y con una mezcla de arena y piedras.

El cuarto día se calmó el mistral y fuimos a la isla vecina, Port-Cros, en una navegación magnífica con un viento del Norte que nos entraba por el través, entre 6 y 7 nudos. Todo el entorno de la isla es reserva natural, y está prohibido fondear en muchísimas zonas y también desembarcar en los islotes que la rodean. El agua está más racionada que en Porquerolles, y la propia basura hay que llevársela. El puerto estaba casi vacío, seguramente por su poco calado (0,5-1,5 m.) y los pocos veleros estaban fuera, en las boyas. Es un puerto pequeñito con dos pantalanes de madera, con los norays trabajados con gubia en los troncos que los sujetan en el fondo. La estancia es gratuita de 8 a 18 h y sólo cobran si te quedas a dormir, pero no tienen luz, ni agua, ni duchas. Port-Cros sólo tiene 7 km² y sus colinas alcanzan los 200 metros de altura, lo que permite vistas espectaculares sobre el archipiélago. Ana y yo subimos por las pistas de montaña a ver las fortificaciones: Fort du Moulin, Fort de L'Estissac y Fort de L'Éminence y dos fortines de la Vigie y de Port-Man. Por los mismos senderos llegamos a la playa de La Palud, que tiene un pequeño desembarcadero para barcos de hasta de 7 metros, con fondo de un metro.



Pico del Águila, promontorio rocoso que domina la Isla Verde y la costa de La Ciotat.



Isla de Port-Cros.

Las islas Embiez

Ya de vuelta hacia España visitamos el archipiélago de las Embiez. Son cinco islas, pero solo está habitada la mayor, que da nombre al grupo. Es privada, la adquirió en 1958 Paul Ricard, el del famoso aperitivo francés, junto con la isla Bendor, más al norte. Aparte del turismo, Embiez tiene viñedos y fabrican su propio vino local. También un Instituto Oceanográfico, que fundó Ricard en 1966, que comparte un museo y acuario con unos laboratorios de investigación de la ecología marina.

En su costa este, Embiez está separada del continente por una zona de poco fondo (la laguna de Brusca) de 42 ha, donde el mar ha sido cerrado por un arrecife de posidonia, y allí se ha hecho una especie de estanque poco profundo, entre 20 y 100 cm. Al parecer la posidonia va creciendo hacia la superficie y, en su base, las raíces se van endureciendo asfixiándose por los sedimentos y muriendo, elevando el fondo hasta hacer una pared en el mar poco profundo. En el sur de la isla, y en su parte más elevada, se conserva una antigua torre de vigilancia. La isla también tiene unas antiguas salinas que ya no se explotan que ahora se usan para investigaciones científicas.

La Isla Verde

Más adelante volvió a sorprendernos el mistral, inmovilizándonos en La Ciotat. Pero nos vino bien para conocer la Isla Verde, protegida del viento del Oeste por el impresionante promontorio Pico del Águila, ya que las tormentas de los últimos días habían hecho desaparecer el riesgo de incendio. Es pequeñísima (600 metros) y no tiene ningún edificio. En su costa norte hay un pequeño embarcadero, con espacio para unos seis barcos y un calado como de dos metros. Su principal interés radica en el pinar y las ruinas militares. La Isla Verde ha sido nuestra preferida en este viaje. Nadie nos había hablado de ella, la vimos por azar en Google Maps al prepararlo, y ha sido un descubrimiento.



De vuelta a los canales

En el Golfo de Marsella nos sorprendió otra vez el mistral y no conseguimos salir de él, quedándonos en el puerto de Carry-le-Rouet. El pronóstico era de temporal (hasta fuerza 10) que duraría una semana. Por eso tuvimos que volver a cambiar los planes. Ya habíamos decidido que el camión iría a recogernos en Narbona a mediados de agosto. Para evitar el tramo de Port-la-Nouvelle a Narbona, que estaba petado de algas, pensábamos coger el canal en Sète y así aprovechar para recorrer el Etang de Thau. Pero con ese pronóstico no llegaríamos a tiempo. "Por suerte", también se puede acceder al Canal de Midi por Port-Saint-Louis-du-Rhône, en el fondo del Golfo de Fos, pero significaba otras tres semanas en los canales, con la mala experiencia de la venida.

En esta segunda etapa fluvial, una peniche manejada por novatos nos chocó con el palo tumbado en Aigues-Mortes, y arrancó el herraje donde apoya en la cubierta, que habíamos utilizado para hacerlo firme. Pudimos arreglarlo en el Étang de Thau; llegamos a Narbona a tiempo y trajimos el Corto Maltés a Santander por carretera.*



La Isla Verde está cubierta por un pinar espléndido y recorrida por un sendero de montaña.



El Corto Maltés amarrado y desarbolado frente a la muralla de la ciudad medieval de Aigues-Mortes y su Torre Constanza, en el interior del continente.



Navegaciones del Corto Maltés narradas en libros anteriores

- "La vuelta a España del Corto Maltés. De Santander a Santander en un velero de 6 metros". Ed. ExLibric 2013.
- "Santander-Bretaña-Santander en el Corto Maltés, un velero de 6 metros". Ed. ExLibric 2016.
- "Un tripulante llamado Murphy. (Santander-Elba-Santander en el Corto Maltés)". Ed. ExLibric 2017.
- "L'aventure du Corto Maltés (Le tour de la péninsule ibérique sur un voilier de six mètres)". Amazon 2018.
- "Ladrar al espejo (la vuelta a Francia del Corto Maltés)". Ed. ExLibric 2019.
- "¿Cuándo llegamos? (la vuelta a Italia del Corto Maltés)". Ed. ExLibric 2022.
- "Me acostumbré al cenizo (Santander-Londres-Santander en el Corto Maltés)". Ed. ExLibric 2024.



Navegaciones
del Corto Maltés.